

(2) **軌道檢查項目與考評項目未盡一致，不利覈實考評所屬軌道檢查情形：**臺鐵路局為維持路線養護品質，訂定臺灣鐵路管理局路線、軌道材料及號誌養護檢查作業程序，就工務處轄內各工務段、分駐所、道班之軌道等檢查作業情形辦理評比，獲評定優良單位並依交通部金路獎實施要點規定予以獎勵。惟臺鐵路局迄未依交通部110年6月2日核備修訂之「1067mm軌距軌道養護檢查規範」有關甲、乙種軌道檢查項目，配合修正上開檢查作業程序之軌道檢查考評項目，如軌道軌距、景觀環境及路線標誌等項之檢查作業均未納入評比，不利鼓勵軌道養護單位積極維護軌道運行品質，經函請臺鐵路局檢討修正上開作業程序。據復：將視軌道檢查項目與考評項目差異，據以修訂臺灣鐵路管理局路線、軌道材料及號誌養護檢查作業程序，以利覈實考評所屬各單位軌道檢查成效。

(3) **宜蘭線軌道幾何狀態未確依臺鐵總體檢報告建議加強監測，不利及時掌握軌道狀況：**依臺鐵總體檢報告建議，應儘速強化宜蘭線之軌道強度及線形整正，並加強小半徑曲線較多路段之軌道幾何狀態監測，以避免列車產生過大之擺動；在傾斜式列車引入後，因列車行車速度提升，除軌道檢查車外之其他軌道檢查、檢測作業，頻率應考量一併調整。臺鐵路局工務處考量傾斜式列車在曲線路段對軌道橫向力作用加劇，為提升軌道養護品質，業於109年間要求宜蘭工務段配合軌道乙種檢查時程，每半年於宜蘭線曲線條件不佳（暖暖至雙溪）路段實施小型軌檢儀檢測，交通部爰於109年10月29日及8月18日審查同意解除上述總體檢報告2項建議之列管。嗣因宜蘭工務段考量運用EM80軌道檢查車辦理動態檢查較為精準、快速，於110年11月報經工務處同意，自111年度起改由工務養護總隊以EM80軌道檢查車進行宜蘭線暖暖至雙溪路段之檢測，惟112年上半年因EM80軌道檢查車辦理動力系統改善，致未能執行檢測作業；又宜蘭工務段與工務養護總隊橫向聯繫機制不足，無法得知該年度EM80軌道檢查車實際檢查情形，且該段人力有限，亦未能及時運用小型軌檢儀等替代檢測措施，未依臺鐵總體檢報告建議落實強化宜蘭線暖暖至雙溪路段之軌道幾何狀態監測，經函請臺鐵路局檢討改善。據復：已責成工務養護總隊及宜蘭工務段依臺鐵總體檢報告建議加強軌道檢測，並將檢查成果函報工務處備查列管，以提升鐵路行車安全。

5. **為提高整體行車效率及準點率，耗資鉅額經費新購EMU3000及EMU900車輛，惟部分車次仍頻繁發生到站延誤情形，且雙鐵轉乘車站及部分路線旅客列車晚點發生率偏高，不利推展民眾轉乘及提升行車效率，允宜檢討改善，以優化服務品質。**

依鐵路法第 46 條第 2 項規定，鐵路機構應將旅客準時送達；未能準時送達者，應負遲延之賠償責任。另鐵路行車規則第 35 條規定，運送旅客列車於站之出發、通過及到達時刻，應依排定時刻辦理，列車運轉紊亂時，應施行運轉整理，盡力恢復準點運轉。臺鐵局為提升鐵路運輸效率，自 104 年度起辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫（104—113 年）」，計畫總金額 997 億 3,000 萬元，截至 112 年底止，累計分配預算數 561 億 1,029 萬餘元，累計執行數 560 億 2,788 萬餘元，預算執行率為 99.85%，規劃新購 EMU3000 型城際電聯車（下稱 EMU3000）及 EMU900 型通勤電聯車（下稱 EMU900）等，並汰換逾齡旅客列車，以提高行車效率及準點率。該局新購 EMU3000 及 EMU900，自 109 年 10 月起陸續交車及投入營運，截至 112 年底止，EMU3000 已投入 40 編組營運，其中使用於定期班次者 26 編組，每日開行 56 車次，主要行駛東部地區；EMU900 共 52 編組已全數投入營運，其中使用於定期班次者 42 編組，每日開行 156 車次，替駛北部地區區間車及部

分莒光號，並持續強化與高鐵及其他運具間之轉乘接駁服務。經查臺鐵行車效率及準點率改善情形，核有：(1) 112 年度旅客列車之到站晚點（列車到達區間各站發生延誤）發生率為 20.40%，準點率為 96.39%，均較 111 年度改善，惟 EMU3000 定期開行車次中計有 26 個車次晚點發生率高於該車種之平均值 28.10%（表 5），占定期開行車次之 46.43%，且行駛東部地區之 256、402、422、183 車次及行駛西部地區之 145 車次晚點發生率，甚高於 50%。又 112 年度 EMU900 定期開行車次中計有 21 個車次之晚點發生率高於區間車之平均值 18.43%，新購車輛部分定期開行車次仍頻繁發生到站延誤情形，影響計畫目標之達成；(2) 臺鐵旅客列車 112 年度順、逆行車次合計發生到站晚點 143 萬餘次，晚點發生率約 20.40%，其中臺鐵與高鐵共構或共線可轉乘車站（下稱雙鐵轉乘車站）臺鐵旅客列車順行車次部分，南港、臺北、板橋及新烏日等車站之晚點發生率

表 5 臺鐵旅客列車晚點發生率及準點率

單位：%

車種	晚點發生率		準點率	
	111 年度	112 年度	111 年度	112 年度
平均	22.74	20.40	95.42	96.39
自強號	38.43	31.83	91.98	94.55
EMU3000	35.71	28.10	91.45	95.11
普悠瑪	38.56	30.37	90.36	94.76
太魯閣	32.80	22.33	94.50	96.95
其他自強號	39.46	35.70	92.44	93.54
莒光號	46.01	40.16	92.10	94.34
區間車	19.80	18.43	96.14	96.74
區間快	22.47	19.52	96.31	97.05
區間車	19.63	18.34	96.12	96.71
復興號	44.20	—	96.56	—
普通號	19.56	24.47	97.45	97.61

註：1. 統計內容僅包含定期開行且有販售車票之旅客列車停靠紀錄。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

介於 24.13%至 43.00%間；逆行車次部分，南港、臺北、新烏日、沙崙及新左營等車站之晚點發生率介於 22.33%至 39.52%間(表 6)，均高於 112 年度全線旅客列車晚點發生率，且南港、臺北、板橋等車站之順行車次及沙崙車站之逆行車次晚點發生率較 111 年度惡化，恐造成旅客轉乘高鐵列車不便，並影響民眾使用公共運輸意願；(3) 臺鐵旅客列車誤點(列車到達終點站延誤超過 5 分鐘)情形，由 108 年度之 4,216 次，逐年下降至 112 年度之 2,948 次，誤點情形已有改善，惟 112 年度因設備故障造成誤點計 2,334 次，占誤點總次數之 79.17%，其中又以列車自動防護系統故障造成誤點 1,585 次最多，設備檢修及維護品質有待提升；(4) 經分析 112 年度臺鐵各路線旅客列車晚點情形，其中縱貫線北段(順逆行)、海線(順逆行)、縱貫線南段(逆行)、北迴線(順行)及宜蘭線(順逆行)之晚點發生率介

**表 6 臺鐵旅客列車雙鐵轉乘車站晚點發生率**  
單位：%

車站	順行車次		逆行車次	
	111 年度	112 年度	111 年度	112 年度
南港	19.66	24.13	43.53	39.52
臺北	26.69	31.64	28.66	24.70
板橋	38.81	43.00	20.84	19.06
六家	—	—	—	—
豐富	—	—	—	—
新烏日	27.27	24.81	24.72	23.88
沙崙	—	—	17.70	22.33
新左營	17.24	16.71	37.62	35.55

註：1. 統計內容僅包含定期開行且有販售車票之旅客列車停靠紀錄。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

**表 7 臺鐵各路線旅客列車晚點發生率**

單位：%

路線(起迄站)	順行車次	逆行車次
縱貫線北段(基隆至竹南)	22.67	23.72
山線(竹南至彰化)	12.95	17.73
海線(竹南至彰化)	28.61	30.85
縱貫線南段(彰化至高雄)	18.67	27.20
屏東線(高雄至枋寮)	9.95	12.98
南迴線(枋寮至臺東)	17.06	19.19
臺東線(花蓮至臺東)	18.70	15.16
北迴線(蘇澳新至花蓮)	27.38	14.38
宜蘭線(八堵至蘇澳新)	27.08	26.69

註：1. 統計內容僅包含定期開行且有販售車票之旅客列車停靠紀錄，不含支線。

2. 資料來源：整理自臺鐵局提供資料。

於 22.67%至 30.85%間(表 7)，高於 112 年度全線旅客列車晚點發生率 20.40%，主要係尖峰時段開行列車密度較高、海線部分區段仍為單線區間及施工需限速慢行等，造成列車發生連鎖延誤加劇晚點影響程度等情事，經函請臺鐵局研謀改善，以保障旅客乘車權益。據復：已新購 200 組列車自動防護系統設備，並增加原廠檢驗程序，減少設備故障造成列車誤點情形；另將加強管控新購列車投入車次及雙鐵轉乘車站延遲到站情形，持續檢討列車晚點及誤點原因，辦理相關改善措施，並滾動檢討調整列車行點安排，以減少列車延誤情形，提升列車轉乘接駁順暢及優化旅客列車服務品質。

**6. 推動不動產活化措施，有助提升資產運用效益及增裕營收，惟未全面清查及列管被占用或閒置不動產，且被機關占用之國有土地清理進度緩慢，又轄管出租土地租約管理有欠周妥，允宜檢討改善，以強化經營績效。**